

Saab 9-5 Estate Anniversary Edition 2007

NEVS-brevet torsdag 21 februari

1. Honda lägger ned Swindon-fabriken 2021 – 3 500 förlorar jobbet

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-02-19, 11:38

Behovet av allt fler elbilar gör att Honda omorganiserar sin globala bilproduktion. Första offret är den stora fabriken i Swindon, Storbritannien.



Swindon-fabriken bygger Civic, men bara till 2021 – sedan är det slut.

När nuvarande generationen Honda Civic ersätts, 2021, så flyttas produktionen från fabriken i Swindon, Storbritannien. Därmed sätter Honda också punkt för vidare produktion och 3.500 jobb går förlorade.

Enligt Honda och regionala politiska talespersoner har fabriksnedläggningen ingenting med brexit att göra. Fabriken i Swindon är Hondas enda inom EU, men om Storbritannien fullföljer sitt beslut att gå ut ur EU så hamnar fabriken på "fel sida".

De tyngsta skälen till nedläggningen är att Honda måste organisera om sin globala produktion och anpassa sig till en allt större efterfrågan av elbilar. EU:s nuvarande importtull på tio procent ska gradvis försvinna och då minskar också de ekonomiska skälen till att ha bilproduktion inom EU.

Honda ska även lägga ner sin fabrik i Turkiet, där Civic sedan tillverkas. Nuvarande produktion i Turkiet är 38.000 bilar per år.

Verksamheten i Swindon startade med motortillverkning i mitten av 80-talet och idag produceras cirka 150.000 bilar per år. I Swindon har man byggt Honda Accord, CR-V, Jazz och framför allt Civic. I Swindon ligger även BMW:s fabrik som producerar Mini – som ännu så länge säljer bra.



Honda har tidigare meddelat att 500 jobb försvinner i Swindon,
men nu kommer det dystra beskedet att hela fabriken läggs ner 2021.



[Nya Honda Civic Type R tar tillbaka varvrekordet på Nürburgring]



[Honda Civic Type R Turbo – 300 hk och snabbast på Ringen]



[Efter Brexit – Opel Astra blir brittiska bilindustrins första offer]



[Brexit hotar brittisk bilindustri – osäkerhet minskar produktion och anställda]



[Brexit kan ställa till det för britter i Sverige – kan behöva ta om körkortet]

RECHARGE

2. BMW ska uppgradera laddhybriderna med längre räckvidd

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-02-20, 14:13

BMW kommer till stor del att fokusera på laddhybrider under året. Den viktigaste nyheten blir förmodligen BMW 330e, som får längre räckvidd än förra generationen och som dessutom kommer med kombikaross. Vid sidan av den kommer även BMW 7-serie och suven X5 som laddhybrid i form av 745e och X5 xDrive45e, och det finns även uppgifter om att suven X3 kommer med laddhybridteknik.



Men BMW väljer också att uppgradera batteripaketen i de befintliga modellerna 225xe, 530e och Mini Countryman S E, skriver BMW Blog. Exakt hur stora batterierna blir, och hur mycket längre räckvidd vi kan förvänta oss, är oklart. Men en inte alltför vild gissning är att räckvidden förlängs med 30 procent.

Det skulle i så fall innebära att BMW 530e får en officiell räckviddssiffra på knappt sex mil, istället för dagens 4,5 mil.

Klart är dock att energitätheten blir lika hög som i uppgraderade BMW i3 med det nya 120 Ah-batteriet. På så sätt kan batterierna lagra mer energi utan att ingenjörerna behöver göra mer plats för större batterier.

BMW-chef hyllar Tesla: ”De har förstått”

BMW 530e Touring på gång – vintertestas i Sverige

BMW 330e Touring bekräftad – äntligen kommer laddhybridkombin



Erik Söderholm

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Ami One Concept – Citroëns svar på framtidens småbil

Peter Klemensberger 19 februari 2019

Efter detaljbilder får vi nu se Citroëns småbilskoncept i sin helhet. Ami One Concept ska visas upp i Genève och kan ses som morgondagens 2CV.



FILM*: *https://youtu.be/tX67ZpguMew

Förra veckan kunde vi visa delbilder på Citroëns nya lilla elbil som ska bli lika viktig för företaget som 2CV var på sin tid. Bilen är idag på konceptstadiet och ska visas upp under Genènve-salongen men nu väljer Citroën att visa bilder på bilen som helhet, ge en del information och avslöja dess namn.

Bilen heter Ami One Concept och må namnmässigt koppla till historien: en 2CV-baserad modell som tillverkades i olika skepnader mellan åren 1961 till 1978 (se längs ner för mer information). Men hållningen hos konceptet är definitivt modern då den är byggd för människor som inte förknippar mobilitet med eget ägande. Citroën ser en framtida värld där fordon kan användas under allt mellan fem minuter till fem år genom att dela, hyra eller äga bilen i fråga.

Sin relation till bilen som sådan begränsar sig i huvudsak till en app. Ett digitalt centra, Ami One Counters, ska distribuera bilarna och plattformen Free2Move guida brukarna under färd.

Ami One Concept rymmer två åkande, är eldriven och har batterierna placerade i golvet. Bilen kräver i de flesta europeiska länder inget körkort då den toppar 45 km/h. Räckvidden är 10 mil och en laddning av batterierna kan ske på två timmar men även kopplas in i en vanlig väggkontakt.

Konceptet har en boxig design, är 2,5 meter lång, 1,5 meter bred, 1,5 meter hög och väger 425 kg. Förarsidans dörr är hängd i bakkant, tvärtom mot passagerarsidans och access till bilen görs med din mobiltelefon via en QR-kod. Stuvutrymme för bagage finns bakom stolsryggarna och framför den fixerade passagerarstolen.



Inne i bilen har telefonen en given plats där den även laddas sladdlöst. På bilens ratt finns två knappar för kommunikation med telefonen – via röst eller menyer. Med hjälp av en app skapas en head up-display men all nödvändig information finns på en femtumsdisplay ovanför den fyrkantiga ratten. På höger sida ratten finns en väldigt avskalad variant på Citroëns gamla satelliter där reglage för start, tuta, växellåda och volymkontroll till Bluetooth-högtalaren finns.

Ami One Concept är byggd så enkelt som möjligt. Dörrar, skärmar, sidorutor, ljuskällor, stötfångare är likadana runt om bilen. Backspeglar och dörrhandtag sitter samma och består av endast fyra delar. Även de invändiga handtagen utgörs av flärpar och rutorna är högst manuella och är helt öppna eller helt stängda – ingen annat.

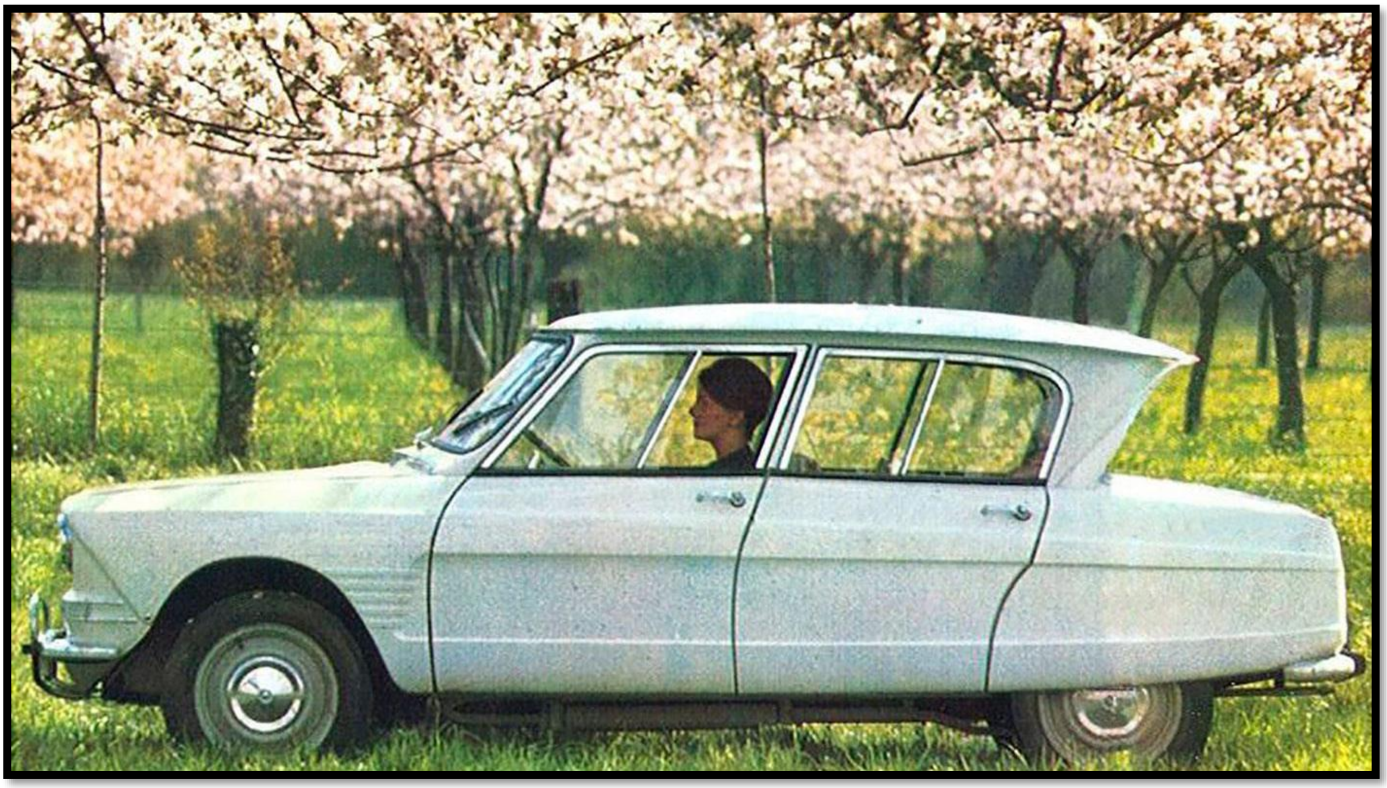
Några direkta designelement har inte konceptet hämtat från sin gamle namne men om du känner igen grill och ljusdesignen i fronten så har du rätt – inspirationen kommer från 2013 års konceptet Cxperience. Lite gamla tider hittar vi ändå hos Ami One Concept: på taket finns ett högst manuellt manövrerat canvastak.

Ami One Concept är inte ämnad för produktion utan är ett experiment från Citroëns sida för att reda ut hur morgondagens citybil från tillverkaren kan komma att te sig.





Citroën Ami



Citroën behövde en modell mellan ”Paddan” (ID/DS) och 2CV och kom fram till Ami 6. Tekniken var hämtad från 2CV men utrymmena var bättre.

Formen blev ett hett samtalsämne och bakrutan fick utstå en del kritik. 1964 kom en kombi-version (som vi kört i Klassiska Bilar nummer 9/2017) för den som såg snett (förlåt) på bakrutan och med det blev Ami 6 faktiskt Frankrikes bäst säljande bilmodell 1966.

Modellen efterträddes av den uppdaterade Ami 8, sedanversionen ovan blev då ersatt av något som hade profilen av en halvkombi utan att vara det.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Renault-Nissan-Mitsubishi störst i världen 2018

Mattias Rabe 19 februari 2019

Vilken fordonskoncern är störst i världen, egentligen? Det är inte helt lätt att bena ut, men vi gör ett försök och kommer då fram till att varken Volkswagen eller Toyota är störst.



För en vecka sedan listade vi [världens 25 största fordonstillverkare] sett till försäljningen av personbilar och lätta transportbilar. Tunga lastbilar och bussar inkluderades inte i siffrorna. Baserat på de siffrorna, som samlats in via hundratals försäljningsdatabaser runt om i världen, var Volkswagen-koncernen störst i världen, en bit före Toyota-koncernen som i sin tur låg något framför alliansen Renault-Nissan-Mitsubishi.

Denna vecka tittar vi i stället på respektive koncerns redovisade siffror för att avgöra hur topptrion ser ut. Och en sak har vi fått ett tydligt kvitto på, det är inte lätt att få ett rättvist grepp runt jämförelserna. Först och främst redovisar Volkswagen AG levererade enheter i världen medan Toyota Motor Corporation och Renault-Nissan-Mitsubishi redovisar sålda enheter. Sålda enheter och levererade enheter behöver inte gå hand i hand, och sällan gör de just det.

Än krångligare blir det att jämföra då Volkswagen redovisar sina siffror så pass tydligt att det är lätt att exkludera leveranserna av bussar och lastbilar, det vill säga de tunga fordonen, medan Toyota redovisar sina siffror utan att specificera fordonstyp på ett övertydligt sätt. Toyota separerar visserligen bussar och lastbilar från personbilarna, men bland bussar och lastbilar hittar vi många lätta transportfordon som ska inkluderas i denna uppställning.

Renault-Nissan-Mitsubishi gör det lätt för sig. De redovisar en totalsiffra som innehåller personbilar och lätta transportfordon. Med andra ord är det denna siffra vi utgår ifrån och får skala bort icke-relevant data ur Volkswagens och Toyotas siffror, då blir det som följer…

1. Renault-Nissan-Mitsubishi

Världens största fordonstillverkare 2018, tunga fordon ej inkluderade, är Renault-Nissan-Mitsubishi med 10 756 875 enheter (sålda). I den siffran ingår bland annat märken som Renault, Nissan, Mitsubishi, Dacia, Lada och Infiniti, inklusive lätta transportfordon från exempelvis Mitsubishi.

2. Volkswagen AG

Volkswagen får alltså se sig slagna då deras siffra för 2018 är 10 601 000 enheter (levererade). I Volkswagens siffra ingår märkena Volkswagen, Audi, Skoda, Seat, Porsche samt Volkswagen lätta transportfordon. Bentley, Bugatti och Lamborghini är inte inkluderade då dessa inte redovisas, men denna trio är i sammanhanget småskaliga tillverkar och gör således varken från eller till på resultatet.

3. Toyota Motor Corporation

Toyota-koncernen, som under flera år var världens största biltillverkare, får se sig förpassade till tredjeplatsen. Under 2018 kom de upp till 10 594 000 enheter (sålda). Den siffran inkluderar alltså bussar och lastbilar. Om vi exkluderar dessa får vi en siffra strax under tio miljoner enheter, men då har vi även tagit bort de lätta transportfordonen vilket i denna jämförelse är fel. Oavsett hur man räknar är Toyota Motor Corporation dock trea i världen med väldigt god marginal ned till fyran General Motors.

Toyota inkluderar märkena Toyota, Lexus, Scion, Daihatsu och Hino.

DAGENS PS

5. Biltest: Nya Toyota Corolla gör comeback

Av Håkan Nilsson 18 februari 2019

MALLORCA. **För 53 år sedan såg Toyota Corolla dagens ljus för första gången. Med över 45 miljoner sålda exemplar är det världens mest sålda bil, trots att den varit borta från den europeiska marknaden ett antal år till förmån för Auris. När Corolla kommer tillbaka till Europa så är det med besked och en tydlig målsättning.**





Nya Corolla är en snyggare Toyota än många av sina syskon. Den något nedtonade fronten jämfört med vad man är van vid från senare års Toyota-modeller och de smala LED-strålkastarna, ger ett sportigt intryck. En tydlig flört med en yngre målgrupp. Av de tre varian-terna som man släpper på den europeiska marknaden, är hatchback- och kombimodellerna (Touring Sports som Toyota så käckt valt att kalla kombin) de sportigare alternativen och det är dessa som vi kommer att få se på den svenska marknaden. Den något mer ”matta” sedanen hittar säkert sin marknad på annat håll.



Men det är inte bara exteriört man tagit sitt något överambitiösa förnuft tillfånga utan även interiört där instrumentering och designspråk har fått en mer europeisk utformning med ett tydligt förbättrat kvalitetsintryck. Den något plastiga känslan som Toyotas modeller förmedlat de senaste åren har ersatts med sköna material och utmärkta passformer. En högt placerad infotainmentskärm ovanför konventionella kontroller för värme och ventilation, höjer ytterligare intrycket av en genomtänkt miljö.

Kupén känns mer ombonad och luftig än föregångaren Auris. Ett klart lyft som kommer att göra modellen gott. Men här finns några detaljer som jag störde mig på. Framstolarna saknade dynförlängning för långa förare som jag (197 cm) och ryggstödet gick inte att justera steglöst. Eftersom jag behöver sitta rätt långt bak för att få plats med mina ben, så behövs det också finnas en adekvat justering av ratten i längdled. Det gjorde det tyvärr inte utan jag fick sitta med rätt raka armar.

Fram finns alltså utrymme för förbättringar men det var också allt jag hade att klaga på i framsätet. Eftersom de flesta är kortare än jag så får väl dessa klagomål arkiveras under den subjektiva rubriken. Det som däremot känns lite märkligt är att Toyota hävdar att utrymmet i baksätet är klassledande? Visst är det bra men jag uppfattar det inte lika rymligt som t.ex. nya Kia Ceed. Det kunde ha varit en optisk synvilla men efter att själv försökt att sitta bakom en ”normal” framstolsinställning så framgick det tydligt att ”klassledande” är ett något godtyckligt begrepp, men tolka mig inte fel, det är ett utmärkt baksäte.



Om vi fokuserar på kombimodellen så hittar vi ett bagageutrymme som är riktigt smart utformat. Förutom att man jobbat med extra ljudisolering vid hjulhusen för att dämpa den typiska kombi-resonansen, så rymmer Corolla modiga 598 liter med baksätet uppfällt och drygt 1 600 liter nedfällt till en nästan plan lastyta. Bravo! Bagagerumsgolvet är t.o.m. höj/sänkbart med 10 cm och dessutom vändbart med en gummimatta respektive elegantare filtsida. Här finns också praktiska lastöglor för att säkra bagaget som pricken över i:et.

Att köra



Nya Toyota Corolla delar plattform med bl.a. Prius. Det handlar om den TNGA-baserade (Toyota New Global Architecture) GA-C plattformen och för den icke initierade så säger det kanske inte så mycket, men tanken är att den ska ge en rymligare kupé samtidigt som vägegenskaperna förbättras. Här har Toyota lyckats med båda uppgifterna. Eftersom Toyota räknar med att kombimodellen med en 1,8 hybriddrivlina på 122 hk och den steglösa CVT-lådan blir volymmodellen så startade jag följaktligen med den.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Provkörning av Mini Countryman 2,0 JCW All4

PeO Kjellström 17 februari 2019

Att heta Mini, som bil eller person, brukar betyda att man är av det mindre formatet. Men Mini Countryman är nu faktiskt lika stor som exempelvis Seat Ateca.



Beteckningen JCW står för John Cooper Works och är ungefär vad M står för hos BMW. Ett lite tuffare och vassare exemplar än standardversionen. Med 231 hästkrafter är denna Countryman exakt lika stark som den mindre Mini JCW. Motorn kommer i grunden från BMW, är på två liters cylindervolym men effekten har trollats fram med ett twinscroll turboaggregat (Garrett) med tillhörande laddluftkylare.

Det räcker att se på faktabladet för att inse att detta är något speciellt. 0-100 km/h på 6,3 sekunder och en toppfart på 238 km/h är imponerande information. I stort sett samma siffror som för vanliga Mini JCW som dock kommer framhjulsdriven och är runt 400 kilo lättare.

Men allt kommer inte helt utan störningar. Motorljudet låter inte piggt och alert utan är snarare riktigt dovt och ger upphov till irriterande vibrationer. De 18 tum höga hjulen med breda däck ger ett fruktansvärt oväsen i kupén och jag känner direkt att detta är en bil jag inte skulle klara av att leva ihop med. Men det är ju jag, som hunnit fylla 60, och yngre förmågor kanske inte störs av vare sig vibrationer eller däcksljud utan bara tycker att det liksom hör till. Problemet är väl att den yngre generationen inte helt obesvärat spottar fram runt 370 000 kronor, om de inte har väl bemedlade och givmilda föräldrar eller annan trevlig släkt.



Tjänstevikten är nu 1 720 kilo och det känns på bilens uppförande som inte är så alert. Långt ifrån vanliga Mini JCW.

Jag har alltid gillat Minis köregenskaper och har haft fantastiskt roligt med den på olika racerbanor. Ett hjul i varje hörn borgar för roliga vägegenskaper. Men då har det handlat om vanliga Mini Cooper, gärna med ett S eller varför inte JCW på bakstammen. Mini Countryman JCW har som sagt vuxit. Totallängden är 430 centimeter vilket¬ är 20 cm längre än förra generationen. Tjänstevikten är nu 1 720 kilo och det känns på bilens uppförande som inte är så alert. Långt ifrån vanliga Mini JCW.

Den är också fyrhjulsdriven om än inte permanent. På grus, eller ännu hellre is, släpper den gärna ut bakändan i stället för att understyra vilket är vanligt bland fyrhjulsdrivna bilar. Men Mini är i grunden framhjulsdriven och prioriterar detta. Systemet heter All4 och det låter ju eget och bra men är helt enkelt ett Haldexsystem tillverkat av Borg Warner och detta sitter på många andra bilar.

Även om Mini numera är lika tyskt som BMW känns det som om Miniavdelningen har det roligare på jobbet. Det är mycket lekfullhet i JCW-bilarna. Som den ilsket lysande vippkontakten som du startar motorn med, de röda dekorsömmarna, takspoilern och den avskiljande färgen på taket. När du börjar åka riktigt fort och närmar dig 200 km/h hejas du på av schackrutiga målflaggor i hastighetmätarens urtavla. Sådana saker skulle aldrig ske i en BMW.

Om det inte vore för motorvibrationerna och däcksljudet skulle Countryman JCW vara en trevlig och relativt rymlig långfärdsbil. Så om du inte har jätte, jätte bråttom, välj en motorsvagare version med trevligare motorljud och mindre yl från däcken. Och till ett vettigare pris inte minst. Denna bil i basutförande kostar 371 400 kronor men är i detta fall extrautrustad till ett pris på 490 100 kronor. Helt galet!



Avgasrörsdimensionen ger upphov till ett motorljud som låter läckert på utsidan, inte på insidan.

Det här är nytt!

Motorn Går nu att få med den starkaste JCW-motorn på 231 hästkrafter, samma som i vanliga Mini JCW.

Storleken Countryman har vuxit med 20 centimeter.

Hastighetsmätaren Generation ett och två hade bilvärldens största hastighetsmätare men med tredje utgåvan är denna nu helt normal och den stora runda mätaren i mitten har fått andra uppgifter.



Det är en sjukt plottrig men ändå ganska fräck interiör i Countryman.



Färgglada stolar med kraftiga valkar som stöttar både rygg och lår.
Bra på racerbanan, inte mer.

Mini Countryman 2,0 JCW All4
Pris 371 400 kronor, säljs nu.

Motor Bensin. Tvärställd 4-cyl rad med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo, laddluftkylare. Kompression 10,2:1. Borrning/slag 82,0/94,6 mm, cylindervolym 1 998 cm3. Max effekt 231 hk (170 kW) vid 5 000 r/min, max vridmoment 350 Nm mellan 1 450-4 500 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, fyrhjulsdrift. 6-växlad manuell alt. 8-växlad automatlåda (19 900 kr).

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,4 meter.

Bromsar Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 225/50 R 18.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 267, längd 430, bredd 182, höjd 156, spårvidd f/b 157/157. Markfrigång 17. Tjänstevikt 1 720, maxlast 430, max släpvagnsvikt 1 800. Tank 51 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 450-1 390 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 6,3 s, toppfart 238 km/h.

Bränsleförbrukning Stad 0,94 l/mil, landsväg 0,62 l/mil, blandad körning 0,74 l/mil. CO2 169 g/km.

Garantier Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 5 år.

Skatt 6 428 kr per år de första tre åren, därefter 1 394 kronor per år.

Rivaler



BMW X1 xDrive 25i automat
Likadan bottenplatta och fyrhjulsdrift som Mini, men helt annan kaross. Mer anpassad för fina gatan vilket märks på priset.
Pris: cirka 422 000 kronor.



Lexus UX 250h
Lexus minsta suv är en bekväm laddhybrid med bra vägegenskaper. Men det blir dyrt för något som knappt duger som familjebil…
Pris: cirka 340 000 kronor.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Mattias Ekström kör Audi e-tron uppför störtloppsbacken i Kitzbühel

Mattias Rabe 19 februari 2019

Med en svensk mästare bakom ratten vill Audi visa att även deras elektroniska fyrhjulsdrift är att räkna med.



FILMER: ***https://youtu.be/Ay5q35R7VJs***
https://youtu.be/a5JfSON4RcI

Audi har alltid gillat att visa upp quattro-fyrhjulsdriftens förträfflighet genom att köra bilar uppför skid- och backhoppningsbackar. Det hela började 1986 när det visade sig att Audi 100 quattro klarade att köra uppför en glaciär i Alperna. Lutningen var 39 grader. Det mynnade ut i en reklamfilm där vi fick se bilen köra uppför backhoppningstornet i finska Kaipola vars lutning är (var) 37,5 grader. Hur det såg ut då ser du i filmen nedan som även visar oss hur det fungerade bakom kulisserna.

33 år senare är en del av Audis fokus på elbilar. I fjol lanserade de e-tron quattro, en eldriven suv som är just fyrhjulsdriven tack vare en elmotor som driver framhjulen och en elmotor som driver bakhjulen. För att visa att även ett elektriskt quattro-system står sig väl skickades Audi e-tron med Mattias Ekström bakom ratten till störtloppsbacken i Kitzbühel.

Kitzbühels störtloppsbacke bjuder på brantaste partiet på ett motlut på 85 procent, det vill säga 40,4 grader. Värre än i backhoppartornet i Kaipola 1986.

För att klara körningen uppför störtloppsbacken var Audi dock tvungna att modifiera bilen. Två elmotorer blev tre då en extra tillkom till bakaxelns drivning. Bilens totala effekt ökade därmed från 300 kW (408 hk) till 370 kW (503 hk). Ingen standard-e-tron, med andra ord. Vridmomentet vid hjulen (ej jämföras med motorns vridmoment) uppgår till 8 920 newtonmeter.

Audi fick också anpassa bilens mjukvara för att få optimal kraftfördelning mellan de fyra 19-tumshjulen som var utrustade med däck med specialutvecklade dubb.

För säkerhetens skull utrustades bilen med störtbur och racingstol med sexpunktsbälte samt en kraftig lina som, om något skulle ha gått fel, hade hindrat Mattias Ekström och bilen att rasa nedför backen.

– Att klara 85 procents lutning låter först omöjligt. Jag är imponerad över hur bilen hanterade den tuffa terrängen, säger Mattias Ekström, rallycrossvärldsmästare och tvåfaldig DTM-mästare, som räknar körningen till en av hans mer exceptionella upplevelser.

PROVKÖRNING: Audi e-tron 55 quattro



GALLERI
Mattias Ekström kör Audi e-tron quattro uppför Kitzbühels störtloppsbacke
16 bilder

Mattias Rabe

8. Rochdale på villovägar

Publicerad 2019-02-18 kl 7:12 **Text Mårten Carlsson**

Rochdale hade sin början 1948 då Frank Butterworth och Harry Smith byggde ett par egna karosser på Austin Sevenbilar i Rochdale utanför Manchester.



Under femtiotalet kom glasfiberarmerad plast, ett suveränt material perfekt att gjuta karosser av. Rochdale kunde nu göra enkla tomma karosser att sätta på valfritt chassi. Deras mest framgångsrika modell kallades GT och var gjord att passa på Ford Populars mekanik. Sedermera kom Rochdale själva att göra egna chassin till dom. 1350 stycken byggsatser av GT såldes 1957-60.

Den efterträddes av Olympic, som även kunde fås färdigbyggd från Rochdale.

Olympicbilarna kom 1960 och hade en Rileymotor på 1½ liter och 1967 kom "phase II" med lite förbättringar och Fordmotor. Originalets Rileymotor började antagligen ta slut. Cirka 250 phase I Olympic såldes.

De sista åren sjönk efterfrågan och bara 150 phase II Olympic såldes. Men ändå försökte en firma lansera den då ganska ålderstigna modellen i USA 1970. Om det blev någon amerikansk produktion av Rochdale är oklart.

De sista Rochdale Olympic gjordes 1973.

9. Franska bakluckor

Publicerad 2019-02-19 kl 7:20

Text Mårten Carlsson

BILDSPEL

Bakluckan, reklamvärldens främsta öppning mot omvärlden. Här är några exempel på vad man kan stuva i och ur bakluckorna på några franska bilar.



Bildspel
10
FRANSKA BAKLUCKOR



ViBilägare

10. Bilbyggarquiz del 2

Publicerad 2019-02-16 kl 10:00

Text Redaktionen

Vårt quiz om bilars hemvist fortsätter! Vet du i vilka länder följande tio modeller är tillverkade?



Starta quizet!



11. Grattis Citroën Ami!

Publicerad 21 februari 2009

I dag när Hilding har namnsdag passar vi på att hylla Ami!



Mellan ID 19 och 2CV var det ett stort hål i Citroëns program. Det hålet fylldes på våren 1961 när Ami 6 presenterades. Den var inte den DS19 i miniatyr som många hoppats på utan en utveckling på 2CV:s bottenplatta och med den luftkylda 2-cylindriga motorn.

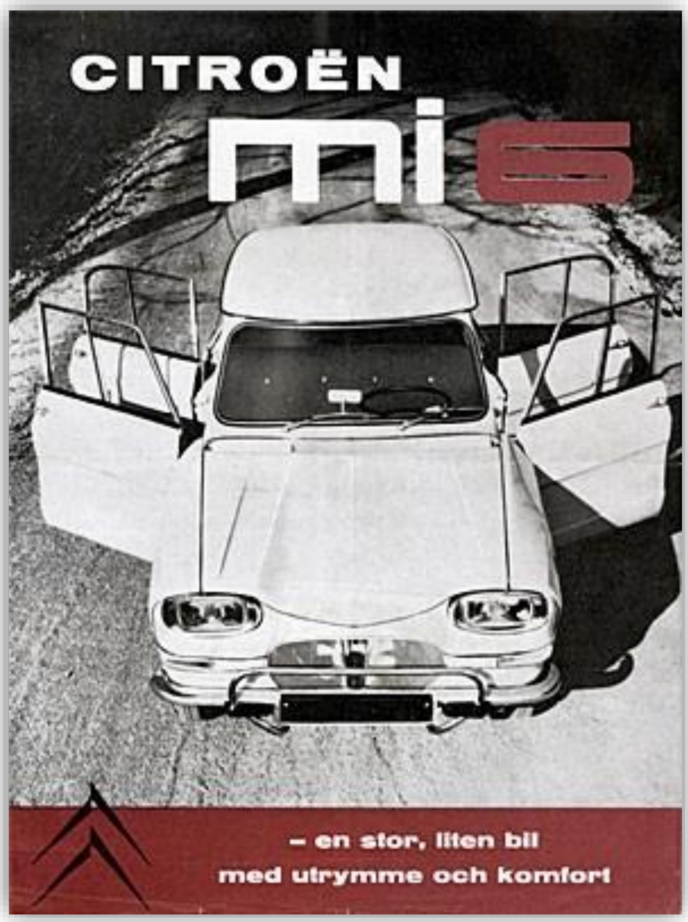
Samme man som ritat Traction Avant och DS 19, *Flaminio Bertoni*, hade under en förmodat svår period i sitt konstnärskap givit Ami 6 dess bisarra linjer. Bilens uppsyn har av Citroën-kännaren Olivier de Serres liknats vid en grimaserande komisk groda. Ända blev Ami 6 en succé och var i flera år den **mest sålda bilen** i Frankrike.

Ami betyder vän på franska men modellnamnets ursprung är internbeteckningen AM som anger släktskapet med den första A-modellen 2 CV. Citroën lekte med orden med DS och ID som har samma uttal som de franska orden för gudinna och idé. L'Ami 6 låter på franska som La Missis, kvinnliga associationer alltså.

Ami 6 tillverkades 1961-1969 i 1 035 866 exemplar och efterträdaren Ami 8 i 773 344 exemplar 1969-1979.



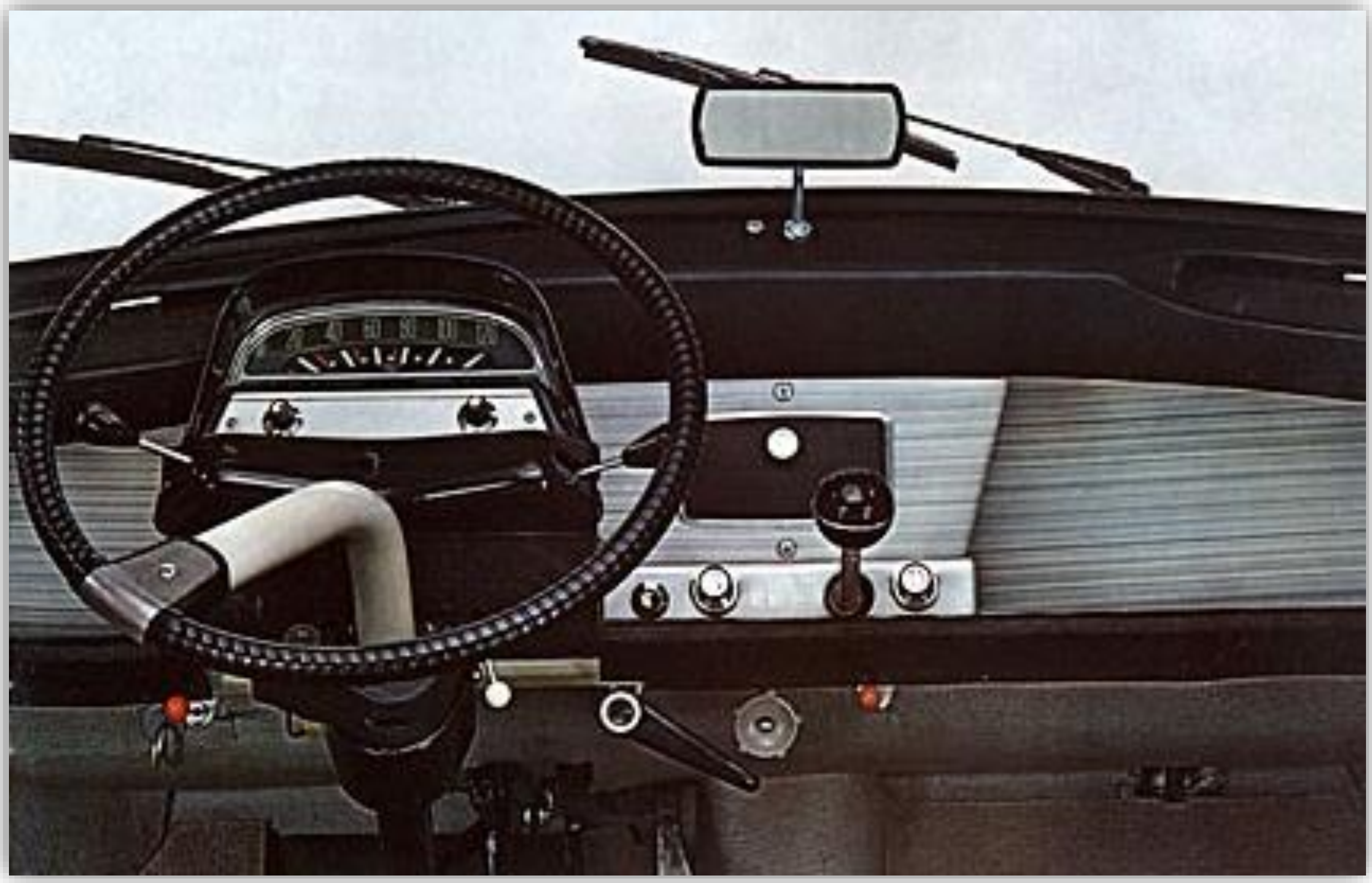
Att bakrutan vinklats bakåt gav bättre huvudhöjd bak och så höll sig rutan ren. Det var argumenten, men så extremt som Citroën önskat upplevdes det nog inte. Konventionella Ford var ju två år före.



I Sverige fick bilen inte heta AMI av juridiska skäl. Bilföretaget MotorAMI protesterade och svenska Citroën kallade därför bilen MI 6 respektive MI8. Motoreffekten var från början 22 hk men höjdes snart till 26.



En kombi kom i augusti 1964.
Det fanns också en skåpbil med två dörrar och plåtsidor.



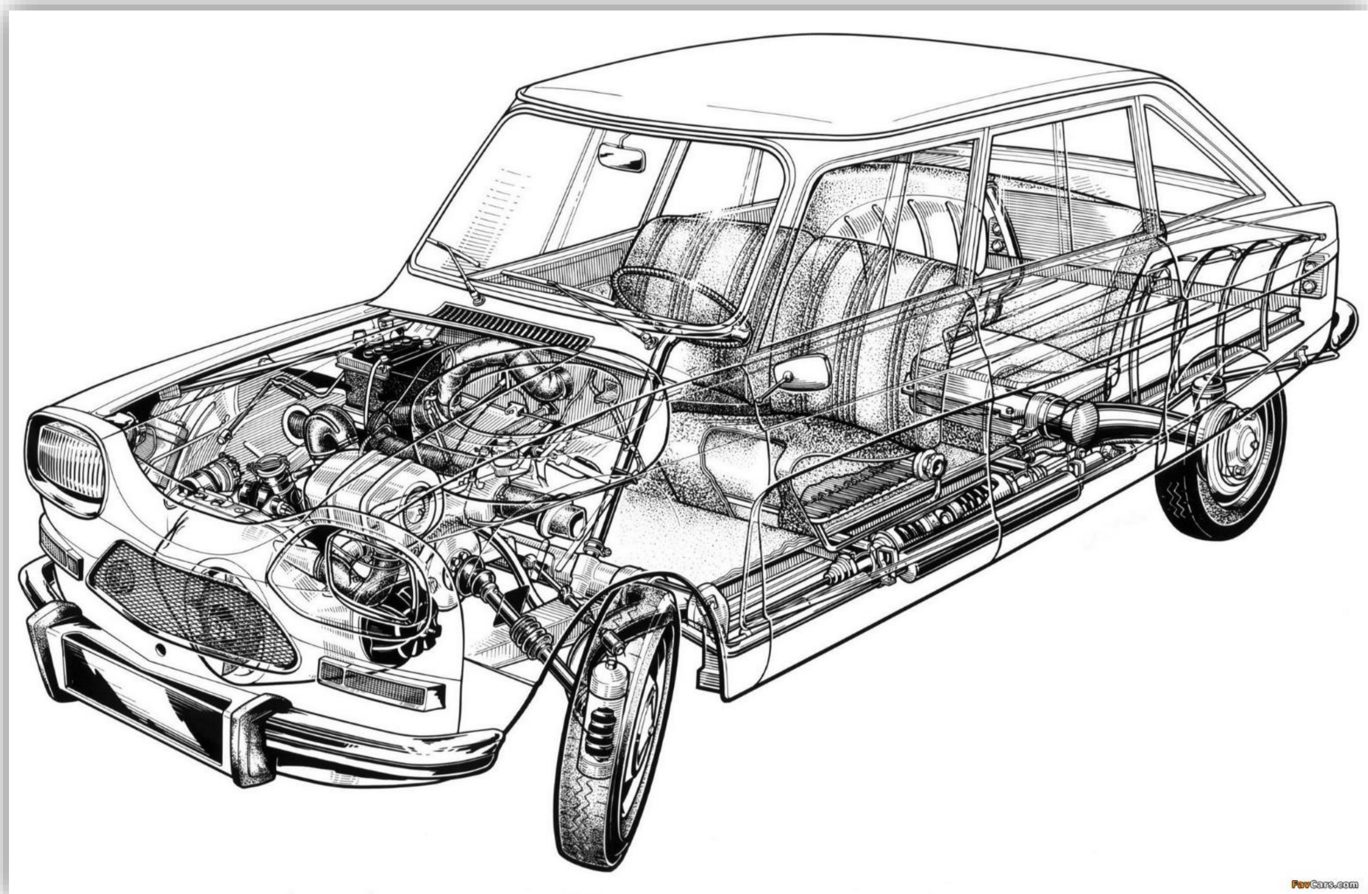
Instrumentpanel, ratt och reglage
är mycket typiskt Citroën, särpräglat!



Efterträdaren hette Ami 8, i Sverige mi 8, och kom 1969 då Ami 6 fasades ut. Den nya bilen hade ett utslätat nosparti och fick fastback i stället för den inverterade bakrutan. Motorn gav nu 35 hk.



Inte ens med den nya fronten såg Ami 8 särskilt konventionell ut. Ami 8 var bas för M35, Citroëns första (och näst sista) bil med Wankelmotor som tillverkades i 257 exemplar 1969-1971.



AMI8



Ami Super dök upp som 1973 års modell och hade den från GS kända fyrcylindriga motorn på 1015 cc. Framifrån kändes denna raket igen på ett emblem i grillen och luftslitsar under denna.

12. Se jättekrocken under NASCAR-loppet

20 feb 2019

Tappar kontrollen över sin Toyota i flera hundra kilometer i timmen



FILM: ***https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/se-jattekrocken-under-nascar-loppet/***



13. Alfa Romeo C38 sist ut

Skrivet den 18 februari 2019, klockan 09:52 | 19 kommentarer



Så har nu också Alfa Romeo Racing, som sista team, presenterat årets bil.

Alfa Romeo C38 heter kärran som Kimi Räikkönen och Antonio Giovinazzi ska ratta under året. Bilen har fått mer av det röda, nu när Alfa Romeo har tagit över teamet. Nya sponsorer har tillkommit och Quadrifoglio-klövern på luftintaget har ersatts med Stelvio, namnet på Alfa Romeos suv.

Stelvio står även på Räikkönens mage. På Giovinazzas mage står Giulia, namnet på Alfa Romeos mellanklassedan.



14. Lediga befattningar

119037 - Cost Engineer

NEVS, Trollhättan

Shape mobility for a more sustainable future!

NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.

We are now looking for Cost Engineer!

Description

The Purchasing team consists of 25 people located in Sweden working side by side with a Chinese Purchasing team. Buyers, SQ-engineers and Cost engineers forms a strong team to support all future projects, both service and vehicle projects.

You will join an agile organisation, where team work, empowered self-organising teams, and quick learning cycles are the keys to success. Thus you need to be a good team player and continuously strive to make the team successful.

We will ensure that you have opportunities to grow and take on new challenges!

This role also involves:

- Cost breakdown and build up of part prices and tooling investments from the early development phase, through sourcing phase and change management process.
- Establish and build processes for the Cost Engineering organization.
- Continuous development of efficient procedures.

You will also support:

- Development engineering from the early development phase by advises regarding feasibility and cost efficient design.
- Buyers through sourcing process and change management which includes technical discussion with suppliers / partners.

Global travelling to suppliers / partners is a part of the role.

We are looking for someone who has:

- Deep knowledge in one or several of the areas; Metal Stamping/Machining , Electrical Hard- / Software, Infotainment, Wiring harness ,Electrical drivelines.
- Deep knowledge in process steps, tooling and dies manufacturing for the applicable area.
- A Technical or Economic University degree or equivalent experience.
- Experience in Cost Engineering.
- Experience in Industrial Engineering.
- Relevant experience in the automotive industry.
- Experience in Cost management calculation software (Siemens Tpcm is a merit).
- You master English and Swedish, both spoken and written
- Drivers licens B

To be successful in the role, you need to:

- Believe in our future vision
- Believe that the world needs change
- Be a team player, but not afraid to lead
- Demonstrate initiative and focus on delivery
- Be innovative and willing to communicate new ideas
- Be flexible in your daily work Provide the environment for open discussions

Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!

About us

The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That's why we focus on designing premium electric vehicles and smart mobility solutions that prove what's best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it's a chance to be part of something bigger. Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.

Join us for the ride

At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.

As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.

Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant.

In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it's important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

Terms

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!

Prior to our recruitment process Nevs has taken a position on recruitment and marketing channels. We therefore decline decidedly, any contact from media sales, recruitment sites or similar companies!

Type of employment	Tillsvidareanställning
Contract type	Full time
Number of positions	1

Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/13**
Contact	Björn Landen Purchasing Dir. Suppl. Q. & Readiness, +46 520 85 189;
Published	**18.Feb.2019**
Last application date	18.Mar.2019 11:59 PM CET

119030 - Verktygsmakare och Pressverktygs lärling

NEVS, Trollhättan

Shape mobility for a more sustainable future

Inom vår Produktion är målet att skapa en stark bas av kompetens för ny teknik och innovationer. Vi har en engagerad passion för att skapa och leverera önskvärda globala produkter som lämpar sig för volymproduktion. Som en del i att bygga upp organisationen inom Produktion på NEVS behöver vi stärka våra underhållsavdelningar.

Därför söker vi nu Vertygsmakare och Pressverktygs lärling!

Beskrivning

Pressverkstaden ansvarar för våra kvalificerade pressprocesser, där plåtartiklar pressas till karossfabriken. Press- och karossfabriken ingår som en större enhet inom organisationen för Produktion.

Som medarbetare inom pressunderhåll kommer du arbeta i vårt team, där det värdesätts att vara en god lagspelare där samarbete är i fokus. Jobbet innebär att ta hand om serviceuppdrag till alla liner även troy-outer samt rivningsronder och förebyggande underhåll på pressverktygen.

Inlärningsprocess är väldigt omfattande och kan ta flera år att lära sig alla pressverktygen. Därför är det viktigt att du är praktiskt lagd och gillar att jobba med händerna, samt är van av att anväda dig av olika handverktyg.

Utlandsresor kan förekomma i samband med verktygsuppföljningar.

Kvalifikationer

Vi söker Dig som kan arbeta med service och underhåll av våra pressverktyg, med arbetsuppgifter:

- Underhåll och reparationer av pressverktyg.
- Slipning av klippstål.
- Svetsning.
- Travers- och trucktransport.

Vi söker dig som har:

- Intresse och viss verkstadserfarenhet.
- Kunskap av svetsning och slipning av verktygsstål.
- Grundläggande materialkunskap.
- 3-årigt gymnasium, verkstadsteknisk utbildning
- Kunskaper i svenska och engelska.

För att bli framgångsrik i denna roll, behöver Du:

- Ha intresse för att jobba i verkstadsmiljö.

- Vara kvalitetsmedveten.
- Vara lösningsorienterad.
- Kunna samarbeta bra med andra.
- Kunna arbeta självständigt.

Stor vikt kommer att läggas vid personlig lämplighet.

Villkor

National Electric Vehicle Sweden AB är medlem i Teknikföretagen och omfattas av aktuella kollektivavtal tecknade av IF Metall.

Arbetet bedrivs i ett mycket positivt klimat med trevlig arbetsgemenskap

Vill du vara med i det team som ska fokusera på utveckling av attraktiva bilar för framtiden? I så fall är Du varmt välkommen att söka anställning hos oss!

Urvalet kommer att ske löpande

Inför vår rekryteringsprocess har Nevs tagit ställning till rekryterings- och marknadsföringskanaler. Därför undanbedes bestämt varje kontakt från media- och CV försäljning, rekryteringswebbplatser eller liknande företag.

Type of employment	Tillsvidareanställning
Contract type	Full time
Number of positions	1
Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/14**
Contact	Kenneth Nylén, Supervisor Tool & Press Shop, +46 520 853 02, kenne
Published	**18.Feb.2019**
Last application date	18.Mar.2019 11:59 PM CET

119038 - Purchasing Program Leader

NEVS, Trollhättan

Shape mobility for a more sustainable future!

NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.

We are now looking for Purchasing Program Leader!

Description

The Purchasing team consists of 25 people located in Sweden working side by side with a Chinese Purchasing team. Buyers, SQ-engineers and Cost engineers forms a strong team to support all future projects, both service and vehicle projects.

You will join an agile organisation, where team work, empowered self-organising teams, and quick learning cycles are the keys to success. Thus you need to be a good team player and continuously strive to make the team successful.

We will ensure that you have opportunities to grow and take on new challenges!

As a Project Leader within Purchasing department you will work in a project environment with all purchasing related issues, such as:

- Representing purchasing department in x-functional meetings,
- Coordinating and reporting out status,
- Drive programs together with both buyers and SQ engineers,
- You will also take active part in building an effective local purchasing organization.

We are looking for someone who has:

- Technical, Economic or Legal University degree or equivalent experience
- Extensive experience in purchasing & building relations
- The ability to work x-functional within purchasing, engineering and supply chain
- Relevant experience in the automotive industry
- You master English and Swedish, both spoken and written
- Drivers licens B

To be successful in the role, you need to:

- Be professional and commercial in your profession
- Be a humble and results-oriented winner
- Be easy to work with for both internal and external "partners"
- Work to establish mutually profitable business relationships (win-win)

Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!

About us

The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That’s why we focus on designing premium electric vehicles and smart mobility solutions that prove what’s best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it’s a chance to be part of something bigger. Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.

Join us for the ride

At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.

As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.

Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant.

In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it’s important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

Terms

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!

Prior to our recruitment process Nevs has taken a position on recruitment and marketing channels. We therefore decline decidedly, any contact from media sales, recruitment sites or similar companies!

Type of employment	Tillsvidareanställning
Contract type	Full time
Number of positions	1
Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/15**
Contact	Ola Einarsson, VP Purchasing & NIS,, +46 520 85 126; ola.einarsson@
Published	**18.Feb.2019**
Last application date	18.Mar.2019 11:59 PM CET

SLUT